

Koridor Savaşları Çağında Kalkınma Yolu: Fırsatlar ve Zorluklar

The Development Road in The Age of Corridor Wars: Opportunities And Challenges

Veli Ahmet Çevik¹

Öz

Son yıllarda yaşanan küresel salgın, ABD-Çin gerilimi, iklim değişikliği, Ortadoğu'daki karışıklık gibi belirsizlikler ve küresel şoklar tedarik zincirlerini ve küresel ekonomiyi olumsuz etkileyerek küreselleşmenin sunduğu kesintisiz ticaret akışını sekteye uğratmıştır. Bu şoklarla geleneksel ticaret yolları riskli hale gelmiş ve yeni ticaret yollarına olan ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır. Küresel jeopolitikteki değişimlerin yol açtığı karmaşık ve öngörülemez dünyada ülkeler yeni bağlantılar kurarak hem siyasi hem de ticari ilişkilerinde alan açarak nüfuzlarını artırmak istemektedirler. Bunun da en yeni aracı yatırım ve kalkınma projelerini kapsayan uluslararası ticaret koridorları ile bağlantılar kurmaktır. Bu amaçlarla son yıllarda farklı coğrafyaları kapsayan yeni ticaret koridorları ardı ardına açıklanmaya başlanmıştır. Bu çalışmada Türkiye'nin liderliğinde başlatılan Kalkınma Yolu Projesi'nin sunduğu fırsatlar ve zorluklar incelenmiştir. Kalkınma Yolu her ne kadar ekonomik ve siyasi açıdan istikrarsız bir coğrafyadan geçse de diğer küresel ticaret koridorlarının kavşağında yer alması ve Türkiye'nin Ortadoğu ile artan ilişkileri sayesinde hem bölgeye barış ve istikrar getirecektir hem de Türkiye'nin nüfuzunu artırmasında kaldıraç olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Kalkınma Yolu, Ticaret Koridoru, Uluslararası Lojistik.

Abstract

Uncertainties and global shocks such as the global pandemic, US-China tension, climate change, and turmoil in the Middle East in recent years have negatively affected supply chains and the global economy, disrupting the uninterrupted trade flow offered by globalization. Because of these shocks, traditional trade routes have become risky and the need for new trade routes has emerged. In the complex and unpredictable world caused by changes in global geopolitics, countries want to increase their influence by establishing new connections and expanding their strategic footprint in both political and commercial relations. The latest tool for this is establishing connections with international trade corridors covering investment and development projects. For these purposes, new trade corridors covering different geographies have begun to be announced one after another in recent years. In this study, the opportunities and challenges presented by the Development Road project initiated under the leadership of Turkey were examined. Although the Development Road passes through an economically and politically unstable geography, thanks to its location at the crossroads of other global trade corridors and Turkey's strengthening ties with the Middle East, it will both bring peace and stability to the region and be a leverage in increasing Turkey's influence.

Keywords: Development Road, Trade Corridor, International Logistics.

JEL Codes: F15, F20, O10.

Araştırma Makalesi [Research Paper]

Submitted: 11 / 07 / 2024

Accepted: 05 / 01 / 2025

¹Öğr. Gör. Dr., Hitit Üniversitesi, Osmancık Ömer Derindere Meslek Yüksekokulu, Lojistik Programı, Çorum, Türkiye, veliahmetcevik@hotmail.com, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1981-7275>.

Giriş

Tarih boyunca uluslararası ticaretin geçiş güzergâhı olan Orta Asya ve Kafkasya, Coğrafi Keşifler ve denizcilik alanındaki gelişmelerle önemini kaybetmiştir (Maró ve Török, 2022). Ancak değişen jeopolitik ve dünya denklemi günümüzde bu bölgeyi tekrardan küresel odak noktası haline getirmiştir. Benzer şekilde uzun yıllar boyunca istikrarsızlık ve şiddet olayları ile anılan Ortadoğu coğrafyası çok kutuplu dünya jeopolitiğinde son yıllarda büyük güçlerin ticari ve diplomatik ilişkilerini geliştirmesiyle farklı bir döneme girmiştir. Son 30 yılda yaşanan küreselleşme ile birlikte küresel ticaret artmış ve taşımacılık faaliyetleri de ivme kazanmıştır. Ancak ekonomik faaliyetlerin artmasının yanında riskler ve belirsizlikler de artmış, dünyanın güç ekseninde değişimlerle yeni ekonomik güçler ortaya çıkmaya başlamıştır. ABD ile Çin arasında devam eden ticaret savaşı başta olmak üzere, salgınlar, iklim değişikliğinden kaynaklı doğal afetler ve gerilen küresel jeopolitik uzun yıllar boyunca kesintisiz işleyen uluslararası ticareti giderek daha maliyetli ve riskli hale getirmiştir. Bugün küresel ticaretin geçtiği dünyanın stratejik noktaları farklı tehditlerin riskleri altındadır. Doğuda Tayvan Boğazı, ABD ve Çin arasında bir çatışma riskine zemin hazırlarken; Süveyş Kanalı, Ortadoğu'daki çatışmaların etkilerine maruz kalmaktadır. Panama Kanalı ise iklim değişikliği kaynaklı kuraklık tehdidiyle karşı karşıyadır. Her geçen gün belirsizliğin daha da arttığı dünyada politika yapıcılar tedarik zincirlerini ve ekonomilerini güvence altına almak için ticaret yollarını çeşitlendirmek ve altyapılarını geliştirmek için yeni işbirlikleri oluşturmaktadırlar.

Son 30 yılda ekonomik kalkınma ve ticaretin geliştirilmesine yönelik ticaret ve ekonomik koridorları oluşturulmuştur. Bu koridorların ilklerinden olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru ulaştırma programı (TRACECA) 1993 yılında Avrupa Birliği (AB) tarafından oluşturulmuştur. 2013 yılında ise Azerbaycan, Gürcistan ve Kazakistan'ın ulusal demiryolu şirketleri arasında Trans-Hazar Uluslararası Taşımacılık Güzergâhının (TITR) geliştirilmesine yönelik anlaşma imzalanmıştır. Aynı yıl Çin tarafından duyurulan Kuşak ve Yol Girişimi ise Çin'in küresel çapta ticaretini ilerletmek ve dış politikadaki etkisini artırmak için başlattığı en kapsamlı altyapı ve ticaret koridoru olmuştur. ABD, Rusya, Hindistan gibi ülkeler tarafından da farklı ticaret ve altyapı koridorları duyurulmuştur. Koridor çağıının son örneğini ise bu çalışmanın da konusu olan Türkiye'nin 2024 yılında duyurduğu Kalkınma Yolu olmuştur. Bu çalışmada Kalkınma Yolu'nun sunduğu fırsatlar ve zorluklar analiz edilerek, hem diğer ticaret koridorlarının temel amaçlarına değinilmiş hem de Kalkınma Yolu'nun jeopolitik ve ekonomik açıdan rolü tartışılmıştır.

Çalışma şu şekilde organize edilmiştir: İlk olarak araştırmanın yöntemi açıklanarak sonrasında küresel koridor savaşlarının arka planına değinilmiş ve diğer koridorlar olan Kuşak ve Yol Girişimi, Uluslararası Kuzey Güney Koridoru, Zengezur Koridoru ve Hindistan – Ortadoğu - Avrupa Ekonomik Koridoru incelenmiştir. Son bölümde ise Kalkınma Yolu analiz edilerek sonuç bölümünde de genel çıkarımlar sunulmuştur.

1. Araştırmanın Yöntemi

Bu çalışma nitel araştırma yöntemlerinden biri olan durum çalışması deseni ile yürütülmüştür. Nitel çalışmada araştırmacı, genellikle bir bireyin veya bir grubun bakış açılarını ortaya çıkarmak için sorular sorarak insanların bir olayı veya olay dizisini nasıl algıladıklarını araştırır (Agee, 2009: 434). Dünyamızın sosyal yönleriyle ilgilenen nitel araştırma, sosyal olgulara ilişkin açıklamaların geliştirilmesiyle ilgilenerek, içinde yaşadığımız sosyal dünyayı ve olguların neden böyle olduğunu anlamamıza yardımcı olmayı amaçlamaktadır (Hancock vd., 2001:7). Bireysel, grup, sosyal, politik ve ilgili olaylar hakkındaki bilgimize katkıda bulunmak için birçok durumda kullanılan durum çalışması, sosyoloji, siyaset bilimi, işletme ve toplum planlaması alanlarında yaygın olarak kullanılan bir araştırma yöntemidir (Yin, 2009: 4). Veri toplama sürecinde dokümanlar, arşiv kayıtları, görüşmeler, direkt gözlem, katılımcı gözlemi, fiziksel yapılar gibi altı kaynaktan yararlanılmaktadır. Ancak bunların yanında ilerleme raporları, incelenmekte olan durumla ilgili resmi çalışmalar veya değerlendirmeler, kitle iletişim araçlarında veya topluluk gazetelerinde yer alan haberler ve diğer makaleler de kullanılan kaynaklar arasında yer almaktadır (Yin, 2009:102–103).

Bu çalışmanın kaynağını oluşturan veriler, ülke raporlarından, devlet başkanlarının ve diğer liderlerin basın açıklamalarından ve sektör raporlarından oluşmaktadır. Ayrıca veriler “kalkınma yolu”, “ticaret koridorları” gibi anahtar kelimeler kullanılarak, elektronik bilimsel veri tabanları, dergiler ve uluslararası ana akım medya kuruluşlarının web sitelerinde yapılan taramalar sonucunda elde edilmiştir.

Çalışmanın araştırma soruları şu şekildedir;

- 1) Son yıllarda fazla sayıda küresel ticaret ve kalkınma koridorları planlanmasının nedenleri nelerdir?
- 2) Kalkınma Yolu ile Türkiye hangi kazanımları elde edebilecektir?

2. Koridor Savaşlarının Arka Planı

Küresel kalkınmanın itici gücü olan küreselleşme ile kaynak arayışı ve ekonomik rekabet hızlanmıştır. Bu yarış jeopolitiği sadece uluslararası ilişkilerde değil ekonomi ve ticaret için de hayati bir konuma getirmiştir. Jeopolitik rekabette alan kazanmak ve nüfuz artırmak için devletler yeni ticaret rotaları oluşturmak veya bu rotalarda yer almak istemektedirler.

Jeopolitiğin kurucuları arasında sayılan üç önemli teorisyen Alfred Thayer Mahan, Halford Mackinder ve Nicholas Spykman'ın ileri sürdükleri argümanlar günümüz dünyasında geçerliliğini korumaktadır. Mahan, 1890 yılında yayımladığı *Deniz Gücünün Tarihe Etkisi* adlı eserinde, hayati öneme sahip deniz yolları üzerinde nüfuz sahibi olmanın deniz gücünü oluşturduğunu belirtmiştir. Bu güce ulaşabilmek için coğrafi konum, fiziksel uygunluk (deniz ve limanlara erişim), toprakların genişliği, nüfus büyüklüğü, halkın karakteri ve ulusal kurumlar da dahil olmak üzere hükümetin karakteri gibi altı unsurun gerekli olduğunu ileri sürmüştür (Mahan, 2010: 28). Başta güçlü ekonomiler olmak üzere tüm dünya bir şekilde denizlere, limanlara ulaşmak için arayış içerisinde. Çin'in 2013 yılında duyurduğu Kuşak ve Yol Girişimi çerçevesinde dünyanın çok farklı bölgelerinde hayati limanları işletmekte, Birleşik Arap Emirlikleri sadece Afrika Kıtası çevresinde okyanuslara açılan ondan fazla limanda faaliyet sürdürmektedir. Ancak Mahan'a göre deniz yollarının stratejik noktalarında egemen olarak geniş kara coğrafyasından dolayı Avrasya'yı yönetmek zordur.

1904 yılında ileri sürdüğü Kara Hakimiyet (heartland) Teorisi ile Sir Halford Mackinder, Avrasya'nın merkezde olduğu bir jeopolitiğin dünyaya hakim olacağını ve bu bölgenin stratejik öneme sahip olduğunu vurgulamıştır. Mackinder'e göre, buharlı gemilerin gelişmesi deniz gücünü kara gücüne göre üstün hale getirmiş ancak demiryollarının gelişmesiyle kıtalararası demiryolu hatları ve büyük kara parçalarındaki demiryolu altyapısı malların limanlardan iç kesime dağıtımında hayati role sahiptir (Mackinder, 2004). Mackinder'in vurguladığı bu coğrafya bugün ticaret koridorlarının kesişim noktası olmuştur.

Daha sonra ise 1942 yılında Nicholas Spykman, Rimland Teorisi'ni öne sürmüştür. Spykman'a göre bir devletin coğrafi konumu, büyüklüğünden daha önemlidir çünkü devleti yönetenler değişebilir ama devletin bulunduğu coğrafi konumu değişmez. İletişim yollarında ve ulaşım teknolojilerinde meydana gelen değişikliklerle devletin önemini değiştirebilir (Spykman, 2017).

2.1. Çok Kutuplu Dünya Düzeni

ABD'nin Afganistan ve Irak'taki maliyetli ve başarısız faaliyetleri, Covid 19 küresel sağlık krizindeki başarısız liderliği, Ukrayna savaşındaki tutumu ve son olarak Ortadoğu'daki İsrail krizini sonlandırabilecek net olmayan duruşu küresel liderliğinin sorgulanmasını artırmıştır. ABD'nin küresel hegemonyasının azaldığı bu süreçte Çin, devasa miktarda alt yapı yatırımları ile telekomünikasyon, liman ve enerji gibi sektörlerde küresel ağ kurarak olağanüstü ekonomik yükseliş göstermiştir. 2001 yılında Dünya Ticaret Örgütü'ne dahil olmasıyla üretimde süper güç olan Çin günümüzde bir çok alanda ABD ile rekabet etmekte ve bu rekabet tek kutuplu dünyadaki ABD kurallarına bağlı dünya düzenini sorgulanmasına yol açmış, çok kutuplu dünya düzeninin ve ikinci soğuk savaş döneminin başladığına dair tartışmaları da beraberinde getirmiştir (Bekkevold, 2023; Brooks ve Wohlforth, 2023; Ferguson ve Rice, 2023; Jisi, 2023).

Başta petrol olmak üzere uluslararası ticaretin ve sermaye akışlarının büyük çoğunluğunun hala dolarla yapılması her ne kadar doların hâkimiyetini gösterse de son yıllarda bu egemenliği zayıflatacak birçok gelişme yaşanmaktadır. Her ne kadar şimdilik büyük bir etkisi olmasa da merkez bankaları kendi dijital para birimlerini oluşturmakta, dolara alternatif olarak ödeme sistemlerinin çeşitlenmesi devam etmektedir. Batının yaptırımların bir parçası olarak Rusya'nın ciddi miktardaki yurtdışı rezervlerini dondurması diğer devletlere şok edici etki yaparak sıranın kendilerine gelebileceğini hatırlatmıştır. Rusya ve Çin, yaptırımların etkisiyle artan ticarete renminbi (RMB) kullanmayı daha fazla tercih etmekte, Rusya, Hindistan ve Çin'in de aralarında bulunduğu BRICS ülkeleri yeni bir ortak para birimi üzerinde çalışmaktadır.

ABD ve Çin arasındaki gerilimin şiddeti artarken hükümetler bu süreçte hangi tarafta yer alacaklarının kararını vermekte zorlanmaktadır. Orta güçler, iki kutuplu değil parçalanmış bir dünyaya hazırlanırken eskisi gibi süper güçlerden birine taraf olmak istememektedirler. The Economist (2023), ülkelerin Rusya ile ekonomik ve askeri ilişkilerini, BM Genel Kurulu'ndaki oy dağılımlarını, diplomatik tutumlarını ve yaptırımlara destek verip vermeme durumlarını analiz etmiştir. Bu analizde, Rusya'nın eylemlerini kınayarak yaptırımları uygulayan ve küresel nüfusun %15'ini temsil eden 52 ülkenin Batı ve müttefikleri tarafında olduğu, 12 ülkenin ise Rusya'yı desteklediği, buna karşın yaklaşık 127 ülkenin açıkça her iki tarafta da yer almadığı ortaya konmuştur.

Büyük güçlerin kendi aralarındaki rekabette alan açma çabaları orta ve bölgesel güçlerin kendi güçlerini göstermesine olanak tanımaktadır. ABD'nin Çin ile olan yarışında Hindistan'ı desteklemesinin bir parçası olarak Hindistan'ın Ortadoğu koridorunu açıklaması koridordaki diğer ülkelere fırsat olmuştur. Orta güçler kendi coğrafyalarında yeni açılımlar yaparak bölgesel güçlerini artırmaktadırlar.

2.2. Yeni Ekonomik Güçlerin ve Bölgesel Aktörlerin Yükselişi

Büyük güçler kendi aralarındaki rekabete odaklanırken küçük ve orta güçler kendi nüfuz alanını genişletme şansı bulmaktadır. Artık ekonomik güç ve jeopolitik ağırlık açısından Doğu'nun yükselişi ve Küresel Güney'deki ülkelerin hızla büyümesi dünyanın ekonomik ağırlık merkezini doğuya doğru kaydırmıştır (Şekil 1). Çin, yaklaşık 120 ülkenin en büyük ticaret ortağı ve birçok ülkenin en büyük kredi merkezidir. Çin kalkınma bankaları 2007 ile 2020 yılları arasında Afrika'da diğer tüm kalkınma bankalarının toplamından iki kat daha fazla altyapı finansmanı sağlamıştır (Haar, 2023). Bugün Hindistan, GSYİH itibarıyla dünyanın beşinci, satın alma gücü açısından ise üçüncü en büyük ekonomisi konumundadır (IMF, 2024b). 2023 yılında Çin'i geride bırakarak, 1,44 milyar nüfus ile dünya nüfusunun %18'den fazlasına ev sahipliği yapmaktadır (worldpopulationreview, 2024). Altyapıda çok büyük ilerleme kaydeden Hindistan'da ana limanların kapasitesi son on yılda iki kattan fazla, bu limanlardaki trafik ise %46 artış göstermiştir. Dünya Bankası tarafından yayımlanan 139 ülkenin lojistik performanslarının değerlendirildiği "lojistik performans endeksinde" Hindistan, on yıl önce 54. sırada iken 2023 yılında 38. sıraya yükselmiştir (The Economist, 2024).



Şekil 1. Dünyanın Ekonomik Ağırlık Merkezi'nin Seyri

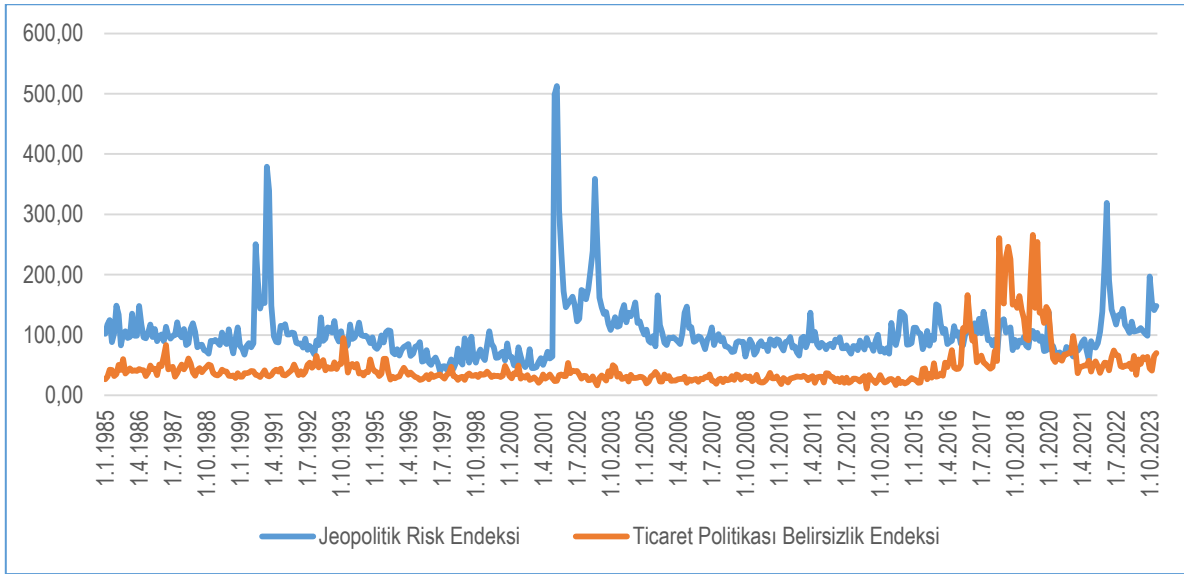
Kaynak: (The Economist, 2018)

Türkiye hem bölgesindeki hem de dünyadaki nüfuzunu artırmaktadır. Dış temsilcilik sayısı bakımından dünyada 3. sırada olan Türkiye'nin yalnızca Afrika Kıtası'nda 47 temsilciliği bulunmaktadır (Global Diplomacy Index, 2024). Ukrayna'daki savaş başladığında 2022 Mart ayında Antalya Diplomasi Forumu'nda Rusya ve Ukrayna dışişleri bakanları Türkiye'nin arabulucu rolü ile bir araya gelmiş, bir hafta sonra iki ülkenin heyetleri İstanbul'da Cumhurbaşkanı Erdoğan ile bir araya gelmiştir. Savaşla birlikte Ukrayna'nın limanları ve tesisleri zarar görmüş ve ticaret faaliyetleri gerçekleştirilememiştir. Dünyanın en büyük tahıl ihracatçılarından olan Ukrayna'nın tahılları sevk edilemeyince küresel gıda fiyatları artmış ve dünyanın birçok noktasında gıda güvenliği krizine yol açmıştır. Türkiye'nin liderliğinde Karadeniz Tahıl Girişimi oluşturularak Ukrayna tahılının Karadeniz limanlarından sevk sağlanmış ve küresel gıda krizi önlenmiştir. Libya'daki askeri operasyonlardaki katkısı ile güç dengelerini değiştirmiş, Karabağ'daki savaşta Azerbaycan'a sağladığı desteklerle bölgenin yeniden kazanılmasını sağlamıştır.

2.3. Jeopolitik Risklerin ve Belirsizliğin Artışı

21. yüzyılın ilk çeyreği riskler ve krizler çağı olmuş hatta bu olgu literatüre de yansımıştır. 2022 yılında Birleşik Krallık merkezli Collins Dictionary tarafından yılın kelimesi olarak "*istikrarsızlık ve güvensizlik dönemi*" anlamına gelen "permakriz" (Permacrisis) (Collins Dictionary, 2022), Financial Times gazetesi tarafından "*iç içe geçmiş ve eş zamanlı krizler*"i ifade eden "polikriz" (Polycrisis) sözcüğü seçilmiştir (Financial Times, 2022).

2001 yılında 11 Eylül saldırıları ile başlayan kriz, 2008-09 küresel finansal krizi, 2019'un son günlerinde Çin'de ortaya çıkarak küresel ticareti alt üst eden Covid 19 salgını, aynı dönemde başlayan ve üçüncü yılına giren Ukrayna'daki savaş ve son olarak Ortadoğu'daki kriz dünyadaki jeopolitiğin geldiği noktayı özetlemektedir. Küresel güçlerin kendi aralarındaki rekabeti jeopolitiği ve küresel ticareti baskılamakta ve belirsizliklerin artmasına yol açmaktadır.



Şekil 2. Jeopolitik Risk Endeksi ve Ticaret Politikası Belirsizlik Endeksi

Kaynak: (Caldara vd., 2023; Caldara ve Matteo, 2023)

Küresel rekabetteki bu sert ivme ile son on yılda Jeopolitik Risk Endeksi ve Ticaret Politikası Belirsizlik Endeksi yükseliş eğilimine girmiştir (Şekil 1).

Belki de tüm bu krizlerden daha büyük olan belirsizlik ve risk kaynağı olarak ABD ile Çin'in Tayvan'daki çekişmelerinin sıcak savaşa dönüşebilme potansiyelidir. Ada ülkesi Tayvan, hem konum olarak uluslararası ticaretin en yoğun gerçekleştirildiği rota üzerinde yer alması, hem günümüz teknolojisine hayat veren ve dünyanın bağımlı olduğu çiplerin üreticilerine ev sahipliği yapmasıyla stratejik bir konumdur.

Belirsizliğin ve öngörülemezliğin arttığı bir dünyada devletler kendi ulusal çıkarlarını güvence altına almak ve ticaretlerini kesintisiz sürdürmek için farklı politikalar izlemeye başlamıştır.

2.4. Parçalanmış Bir Dünyada Altyapı Rekabeti

Küreselleşmenin artışının itici güçlerinden olan teknoloji ve taşımacılık faaliyetlerindeki gelişmelerle dünya ekonomileri birbirine daha bağımlı hale gelmiştir. Altyapılar görünmez veya gizli olan karakteristik özellikleri nedeniyle toplum tarafından fark edilmezler veya yalnızca ilgili kişiler tarafından olduğu gibi kabul edilirler. Bir altyapının işlevselliği ne kadar artarsa fark edilirliliği de o kadar azalacaktır (Bridges, 2023). Örneğin normal zamanlarda ticarete en yaygın kullanılan taşıma modu olan denizyolunda, küresel ticaretin %80'inden fazlasının taşınmasından sorumlu 105 binden fazla geminin varlığı hatırlanmazken, deniz ticaretini kesintiye uğratan herhangi bir olayla deniz taşımacılığının altyapısının önemi hatırlatılmaktadır. Her ne kadar krizlerin ve risklerin bugünkü kadar yoğun olmadığı yıllarda işler yolunda gitmiş olsa da, son yıllarda ticareti ve uluslararası akışları kesintiye uğratan şoklar altyapının vazgeçilmez önemini vurgulamıştır. Covid 19 salgını ile sağlık ekipmanlarının üretim ve taşıma altyapısının, uluslararası ticaretin kesintiye uğramasıyla tedarik zincirlerinin işleyişinin, 2021 yılında Süveyş Kanalı'nda karaya oturan gemi ile deniz trafiğini durması deniz altyapısının, Kızıldeniz'deki saldırılarla zarar gören denizaltı fiber optik kablolarının fiziki altyapısının hayati görevi hatırlanmıştır. Ekonomiler hem ekonomik güvenliklerini sağlamak hem de jeopolitikte alan açmak için son yirmi yılda altyapı rekabetini hızlandırmışlardır. Bunun belki de en büyük örneği Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi ile dünyanın farklı coğrafyalarına yaptığı altyapı yatırımları ile olağanüstü ekonomik büyümesi ve küreselleşmeden kazanç sağlama yeteneği sayesinde süper güç olma yolundaki başarısıdır.

Çin'in 2013 yılında başlattığı kalkınma atılımı ve aynı zamanda dış politika aracı olan Kuşak ve yol Girişimi'ne karşılık olarak 2019 yılında Tayland'da düzenlenen Hint-Pasifik İş Forumu'nda ABD'nin öncülüğünde Japonya ve Avustralya tarafından altyapı projesi olan Mavi Nokta Ağı (Blue Dot Network) duyurulmuştur. Yine ABD tarafından 2021 yılında düzenlenen G7 zirvesinde, altyapıya yönelik "değer odaklı, yüksek standartlı ve şeffaf bir altyapı ortaklığı olan" "Yeniden Daha İyisini İnşa Et" (Build Back Better World) (B3W) başlıklı bir girişim başlatılmıştır. Bir yıl sonra ise küresel altyapının eksiklerinin giderilmesine yönelik 200 milyar dolarlık yatırım programı olan Build Back Better World girişiminin daha güncel sürümü konumundaki Küresel Altyapı Yatırım Ortaklığı (Partnership for Global Infrastructure Investment) stratejisi açıklanmıştır (Beyaz Saray, 2019, 2021, 2022).

Dünyanın bağımlı olduğu farklı alanlardaki altyapılara alternatifler geliştirilmeye çalışılmaktadır. Ukrayna'daki savaş nedeniyle Rusya'ya uygulanan yaptırımların bir parçası olarak Rusya'nın Swift Sisteminden çıkartılması finans altyapısının kırılmasını ortaya çıkarmış, Rusya ve bazı ülkeler alternatif ödeme sistemlerini çıkarmıştır. Havaçılığın en önemli araçlarından olan yön bulma sistemlerinin altyapısı olan Küresel Konumlama Sistemi GPS'e, Çin tarafından alternatif olarak BeiDou sistemi kurulmuştur (Goward, 2023). Dünyanın önde gelen ekonomileri stratejik konumdaki limanlara yatırımlar yapmakta, bölge ülkeleri ile işbirliğini geliştirmektedirler.

2.5. Karşılıklı Bağımlılığın Silah Haline Getirilmesi

Son yıllarda yaşanan şoklarla küresel ticaret düzeninde sismik değişimler yaşanmaktadır. Nakliye maliyetlerinin düşmesi ve teknolojinin gelişmesiyle tam zamanında üretim felsefesinden faydalanan işletmeler, üretimlerini veya tedarik zincirlerini deniz aşırı ülkelere kaydırarak maliyetlerini düşürmüşlerdir. Ancak küresel salgın, Ukrayna Savaşı ve Çin ticaret savaşları gibi küresel şoklar hem politika yapımcıları hem de işletme yönetim kurullarını radikal politikalara yönlendirmiştir. Ülkeler tedarik zincirlerini güvence altına almak için üretimi ülkeye çekme (reshoring), dost/müttefik ülkelere kaydırma (friendshoring) veya yakın ülkelere taşıma (nearshoring) gibi kararlar almıştır. Son yıllarda tedarik zincirleri ve diğer alanlarda önemli konuma sahip ülkeler bu ağları dış politika araçları olarak kullanmaktadır (Farrell ve Newman, 2019). Küresel ağların silah olarak kullanılması artan bağımlılığın sorgulanmasına yol açmış ve birçok devlet bağımlı olduğu bu alanlarda alternatif politikalar geliştirmektedir. İlk olarak Covid 19 salgınında sağlık ekipmanlarına ve ilaçlara erişimde tüm dünya asimetrik bağımlılığın şoku ile yüzleşmiştir. Maske ve eldiven gibi koruyucu donanımlarda tüm dünya Çin'e olan bağımlılığının farkına varmıştır (OECD, 2020). ABD ve müttefiklerinin Çin'e olan bağımlılıklarını azaltmak için Çin'den ayrışma ve riski azaltma politikaları izleyerek üretimlerinin bir kısmını Çin dışına taşımaya karar vermişlerdir (Çevik, 2024). Ekonomik güvenliğin ve tedarik zincirlerinin güvenliğinin ön plana çıkması küresel ekonominin parçalanması tartışmalarını beraberinde getirmiş ki bu olgu ticaret rakamlarına da yansımıştır. Örneğin, Çin'in ABD ithalatındaki payı, ticari gerilimlerinin şiddetlenmesinden sonra 2017 ile 2023 arasında %8 azalmış, aynı dönemde ABD'nin Çin'in ihracatındaki payı yaklaşık yüzde % 4 düşmüştür (IMF, 2024a).

Ukrayna'yı işgalinin ardından Rusya'ya uygulanan yaptırımlara karşılık doğalgaz akışını kesilmesiyle Avrupa Kıtası Rus enerjisine, limanlarının ve tesislerinin hasar almasıyla tahılını denizyolu ile sevk edemeyen Ukrayna deniz taşımacılığına, küresel denizcilik şirketleri Ortadoğu'daki çatışmalardan dolayı geçişlerin aksamasıyla Süveyş rotasına olan bağımlılıkları ile yüzleşmişlerdir. Politika yapımcılar bu bağımlılık riskini azaltmak için yeni ticaret rotaları ve taşımacılık altyapıları gibi alternatifler üretmek zorunda kalmıştır.

2.6. Küresel Ticaret Rotalarında Alternatif İhtiyacı

Günümüzde uluslararası ticaretin geçiş rotalarındaki geçiş güzergâhları neredeyse tamamı farklı tehditlerin hedefinde ve jeopolitiğin parlama noktalarında bulunmaktadır. En doğudaki Tayvan Boğazı ve Güney Çin Denizi, Çin ve bölge ülkelerinin potansiyel çatışma alanında iken en batıdaki Panama Kanalı iklim değişikliğinin sonucu olan kuraklıkla mücadele etmektedir.

2021 yılının Mart ayında Süveyş Kanalı, 400 metre uzunluğunda 20.000 TEU kapasiteli konteyner gemisinin karaya oturmasıyla altı gün süreyle kapatılmıştır. Yaşanan kazanın ardından 350'den fazla gemi kanaldan geçmek için sıraya girmiş ve yaklaşık 9,6 milyar dolar değerindeki ticaretin mahsur kaldığı görülmüştür (Russon, 2021). Dünyanın en yoğun ticaret yollarından birinin kapatılması, Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasındaki ticareti önemli ölçüde yavaşlatmış ve gemiler diğer rotalara yönlendirilmiştir. Rotalarını daha uzun güzergâhlara yönlendiren gemiler için hem yakıt hem diğer maliyetleri artmış, malların teslim süresi uzamıştır.

Rusya'nın Şubat 2022'de Ukrayna topraklarını işgaliyle başlayan ve üçüncü yılına giren savaşın bölgeden geçen ticaret yollarına etkileri büyük olmuş, özellikle Çin Avrupa arasındaki kuzey koridoru bu çatışmalardan etkilenmiştir. Savaştan önce, Avrupa ile Çin arasında gerçekleşen kara ticaretinin %86'sı, Çin ile Avrupa arasındaki büyük bölümü Rusya topraklarından geçen Kuzey Koridoru'ndaki demiryolundan geçmekteydi (World Bank, 2023). ABD ile birlikte Avrupa'nın Rusya'ya yönelik yaptırımları, Avrupa kıtasının Çin ithalatında Rusya'nın taşımacılık altyapısına bağımlı olduğunu hatırlatmış ve stratejik bir güvenlik açığı oluşturmuştur. Bu gelişmelerin üzerine bu koridordaki taşımacılığın orta koridora yönlendiği görülmüştür.

Rusya'nın işgalinden önce, dünyanın en büyük tahıl ihracatçılarından olan Ukrayna'nın tahıl ihracatının yaklaşık %90'ı Karadeniz'deki limanlardan gerçekleştirilmekteydi (Avrupa Konseyi, 2024). Ancak savaşla birlikte limanlar ve diğer altyapılar hasar görünce tahıl ihracatı yapılamamıştır. Her ne kadar tahıl taşımacılığında demiryolunun kullanılması denizyolu kadar verimli olmasa da Karadeniz'de limanı olan diğer ülkelere ve Avrupa içerisine demiryolu ile taşınması gündeme gelmiştir. Ancak Ukrayna, Litvanya ve Sovyetler Birliği'nin diğer eski üyeleri, Rus demiryolu hat genişliği olan geniş ölçü standardını kullanırken Avrupa ise standart demiryolu hatları kullanmaktadır. Tahılın Avrupa hatlarına geçiş yapabilmesi için vagonların boji olarak adlandırılan tekerlek takımlarının değiştirilmesi ya da yüklerin Avrupa hatlarına

uygun vagonlara aktarılması gereklidir. Tüm bu zorluklar tahılın sevkiyatında denizyoluna olan bağımlılığı ortaya çıkarmış ve ilgili ülkelere yeni alternatiflerin gerekliliğini hatırlatmıştır.

Panama kanalı yaşanan kuraklıkla birlikte su seviyelerinin düşmesi gemi geçişlerinde aksamalara yol açmış, kanaldan geçiş ücretlerinde artış yaşanmış ve yeniden rotalanan gemiler daha uzun rota olan Güney Amerika Kıyılarını dolaşmak zorunda kalmıştır.

Çatışmalarla ve savaşlarla kesintiye uğrayan ticaretin devam etmesi ve ekonomik kalkınmalarını hızlandırmak için ülkeler birbirleriyle işbirliğine giderek alternatif ticaret koridorları oluşturmaktadır. Bu koridorlar ekonomi ve ticaretin yanında jeopolitik rekabette nüfuz elde etme görevi de görmektedir. 21. Yüzyılda farklı ülkeler tarafından farklı coğrafyaları kapsayan çeşitli koridorlar, ticaret yolu projeleri duyurulmuştur. Bu koridorların en önemlileri aşağıda detaylı olarak incelenmiştir.

3. Kuşak Ve Yol Girişimi

Çin Hükümeti'nin 2013 yılında başlattığı ticaret, altyapı, finans ve dış politika aracı olan Kuşak ve Yol Girişimi'nin (BRI) on yıllık sürecinde dünya genelinde 149 ülke ile işbirliği yapılmış ve toplam 1 trilyon dolardan fazla yatırım gerçekleştirilmiştir (Nedopil, 2024). Dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, en büyük ihracatçısı ve petrol ithalatçısı olan Çin, hem ticaret yollarını hem de enerji tedarik güzergâhlarını güvence altına almak istemektedir. Kuşak ve Yol bağlamında Çin'i geleneksel ticaret rotalarında yer alan Malakka Boğazı gibi geçiş noktalarına alternatif oluşturmak amacıyla hem karadan hem denizden yeni bağlantılar kurmaktadır. Çin'i karadan Avrupa'ya Rusya üzerindeki Kuzey Koridoru ve Türkiye'den geçen Orta Koridor vasıtasıyla bağlamaktadır. Pakistan Koridoru ile de yükleri Pakistan üzerinden demiryolu ile Gwadar Limanı vasıtasıyla Hint Okyanusu'na ulaştırmaktadır. Bu çerçevede Çin, günümüzde Orta Doğu ve Kuzey Afrika'yı birbirine bağlayan stratejik deniz güzergâhlarında yer alan 20 liman projesinde pay sahibidir. 21 Arap devleti, Arap Birliği ile birlikte resmi olarak Kuşak ve Yol'a katılırken, 12 Arap ülkesi Çin ile kapsamlı stratejik ortaklık imzalamıştır (Aluf, 2024). Yukarıdaki ekonomi ticari ve enerjiye yönelik tüm altyapı projelerinin ortak noktası bir bakıma Ortadoğu- Körfez - Hindistan ekseninde gelişmektedir. Bu bölgedeki etkileşimin belki de en büyük katalizörü bölgenin Çin'le olan ilişkilerindeki gelişmelerden kaynaklanmıştır. Çin Devlet Konseyi'ne (2023) göre Çin-Orta Doğu ticaret hacmi 2017 ile 2022 yılları arasında yaklaşık iki katına çıkarak 262,5 milyar dolardan 507,2 milyar dolara ulaşmış, Orta Doğu 2022'de Çin'in en hızlı büyüyen ticaret ortağı olmuştur.

4. Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru

Rusya, İran ve Hindistan tarafından 2000 yılında denize kıyısı olmayan Orta Asya ekonomileri ile bağlantıyı geliştirecek bir ulaşım ağı kurmak amacıyla Kuzey Güney Koridor başlatılmıştır. Rusya Hint Okyanusu'ndaki limanlara ulaşma amacıyla 2005 yılında İran ve Azerbaycan ile İran'daki mevcut hatları Azerbaycan sınırındaki Astara'ya bağlayacak bir demiryolu hattı inşa edilmesine yönelik bir anlaşma imzalamıştır (Das, 2023; Kundu, 2024).

7.200 kilometrelik Uluslararası Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru, Rusya'dan İran'daki limanlara, oradan da Hindistan'a kadar uzanmaktadır. Söz konusu koridorda 2023 yılında demiryolu ile taşınan yük miktarı %30 artmış, karayolunda taşınan yük miktarı ise %35 artış göstermiştir (Nikkei Asia, 2024). Ukrayna savaşı ile Rusya'ya uygulanan yaptırımlar Rusya'nın Avrupa yönündeki taşımacılığında aksamalara yol açtığından bu kısıtlamalara alternatif olarak Kuzey-Güney Ulaşım Koridoru ön plana çıkmıştır. Son olarak Kızıldeniz'deki saldırıların deniz taşımacılığını sekteye uğratmasıyla daha uzun rotalara yönlendirilmek zorunda kalan yükler için bu koridor önemli bir seçenek olmuştur.

5. Zengezur Koridoru

Avrupa ile Asya, Karadeniz ile Hazar denizleri, Rusya ile Orta Doğu, Hıristiyanlık ile İslam ve son zamanlarda demokrasi ile diktatörlük arasında yer alan Güney Kafkasya ülkeleri tarih boyunca "aradaki topraklar" olarak anılmıştır. Ermenistan, Azerbaycan, Gürcistan ve buraları çevreleyen coğrafya, farklı kültürlerin ve siyasi iklimin kavşağında bulunmanın getirdiği karmaşık avantajlara sahiptir (De Waal, 2010). Jeopolitik olarak kırılgan bir yapıya sahip bölgede yaşanan çok sayıda çatışmanın sonuncusu olan, 2020 yılındaki 44 gün süren 2. Karabağ Savaşı'nı Azerbaycan'ın kazanmasının ardından Ermenistan yaklaşık 30 yıldır işgal ettiği topraklardan çekilmek zorunda kalmıştır. Ermenistan ve Rusya Devlet Başkanları tarafından 10 Kasım 2020'de imzalanan ortak bildiri ile Dağlık Karabağ çatışma bölgesinde ateşkes sağlanmış ve bu bildirin maddelerinden biri de ulaştırma koridoru projesinin hayata geçirilmesi olmuştur (Kremlin, 2020).

Zengezur Koridoru, Azerbaycan toprakları ile Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasında yer alan, Azerbaycan tarafından Zengezur, Ermenistan da ise Syunik olarak bilinen bölgeden geçen, Türkiye ve Azerbaycan'ı, daha geniş perspektiften ise Avrupa ile Asya'yı kesintisiz karayolu ile bağlayan stratejik ulaşım ve ticaret koridorudur.



Şekil 3. Zengezur Koridoru

Kaynak: (Anadolu Ajansı, 2021)

Küreselleşmenin ve küresel bağlantılılığın arttığı son 30 yılda bu bölgenin Ermenistan kontrolü altında olması, Türkiye'nin Orta Asya'ya ve Türk Cumhuriyetlerine olan erişimini engelleyerek ticaretini ve bölgeyle olan nüfuzunu sınırlamıştır. Ermenistan ile Azerbaycan arasındaki gerilimler nedeniyle Türkiye'nin Azerbaycan ile olan ulaşım bağlantıları Gürcistan ve İran toprakları üzerinden yürütülmek zorunda kalmış bu durum hem taşıma mesafelerini hem de sınır geçiş prosedürlerini artırmıştır. Zengezur Koridoru ile Türkiye ile Azerbaycan arasında kesintisiz bir kara yolu ve demiryolunun açılması öncelikli olarak kesintisiz erişimi sağlayarak ticarete katkı sağlayacak, daha genel çerçevede ise Türkiye'nin bölgedeki nüfuzunu güçlendirecektir.

Bölgedeki jeopolitikte önemli değişimlere de yol açacaktır. İran ile Ermenistan'ın bağlantısı kısmen engellenerek İran'ın Avrupa ve Karadeniz olan kara bağlantısı kesilmiş olacaktır. Bölgede hâlihazırda ticari ve siyasi olarak çevrelenmiş olan Ermenistan'ın tamamen yalnızlaşmasına yol açacaktır. Ermenistan'ın yakın gelecekteki bu durumunu öngören Ermenistan Başbakanı Nikol Paşinyan 2023 yılında Ermenistan, Türkiye, Azerbaycan ve İran arasındaki ilişkileri güçlendirmek için karayolu, demiryolu ve enerji hatları gibi altyapının geliştirilmesini amaçlayan "Barış Kavşağı" projesini önermiştir (Minoyan, 2023).

6. Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru

2023 yılı Eylül ayında Yeni Delhi'de düzenlenen G20 zirvesinde ABD öncülüğünde Suudi Arabistan, Avrupa Birliği, Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri (BAE), Fransa, Almanya, İtalya Hükümetleri arasında imzalanan mutabakat zaptı ile Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru (India-Middle East-Europe Economic Corridor- IMEC) duyurulmuştur. İmzalanan ilk mutabakat zaptında proje iki bölümden oluşmaktadır; Hindistan ile Basra Körfezi arasındaki doğu koridoru ve Arap Yarımadası'nı Avrupa'ya bağlayacak bir kuzey koridoru. Güzergâh boyunca Basra körfezini BAE, Arabistan, Ürdün ve İsrail Limanlarına bağlayacak yeni bir demiryolu ağı kurulacaktır. Koridor, ulaşım altyapısının yanında, enerji ve telekomünikasyon hatları ile uzun mesafeli hidrojen boru hatlarını içermektedir (Beyaz Saray, 2023). Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru, Hindistan'ı Arap Yarımadası üzerinden İsrail limanları vasıtasıyla Akdeniz'den Yunanistan ve Avrupa'ya bağlayan, güzergâh boyunca gelişmiş bağlantı ve ekonomik uyum yoluyla kalkınmayı teşvik eden bir projedir.

Özellikle son yıllarda Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi faaliyetleri kapsamında Ortadoğu ile olan güçlü ticari ilişkilerinin farkında olan ABD, bu koridor ile Çin'i yavaşlatmak ve bölgedeki nüfuzunu tekrardan güçlendirmek istemektedir.

İlk bakışta söz konusu koridorun etkisi büyük gibi görünebilir. Çünkü koridor için mutabakatı imzalayan devletler küresel GSYİH'nın yaklaşık yarısından sorumlu ve küresel nüfusunun yaklaşık %40'ına ev sahipliği yapmaktadırlar (Rizzi, 2024). Ayrıca güzergâh olarak hem Çin'in Kuşak ve Yolu'na hem de Süveyş Kanalı'na alternatif olarak konumlanmıştır. Ancak

detaylara bakıldığında çok fazla risk barındırmaktadır. İlk olarak mutabakattaki imzacıların tamamı ABD'nin müttefiki olsalar da, bölge ülkelerinin kendi aralarında fikir ayrılıkları bulunmaktadır. Arabistan ve İsrail bu fikir ayrılığındaki en önemli aktörlerdir. İkinci olarak bölge tarih boyunca karışıklıklarla anılmakta, hatta koridorun duyurulmasının üzerinden bir ay geçmeden İsrail Filistin savaşı patlak vermiştir. Bu kriz sonlanmadan koridorda ilerleme kaydedilmeyecektir. Üçüncü risk ise, ABD bu hamleyle Çin'in Kuşak ve Yolu'na alternatif sunarak Çin'in etkisini kırmak istemekte ancak güzergâhın Avrupa'ya giriş kapısı olan Yunanistan'daki Pire Limanı'nın Çinlilere ait olması stratejik olarak Çin'in de bu koridorda yer aldığını göstermektedir. Son olarak bölgedeki yükselen güçlerin belki de yalnızca ideolojik olarak koridor güzergâhından baypas edilmesi bölge ülkelerinin desteğini almak bir kenara alternatif girişimlerle bu koridor engellenebilecektir. İsrail limanlarından Akdeniz üzerinden Yunanistan'a ulaşan koridorun rotası, IMEC'e dahil olmayan Türkiye'nin karasularından geçmektedir. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, "Türkiye'siz koridor olmaz" uyarısı ile bu koridordan Türkiye'nin memnun olmadığını göstermiş (Kasap ve Kaya, 2023), IMEC'in açıklanmasından altı ay sonra Türkiye Kalkınma Yolu Projesini duyurmuştur.

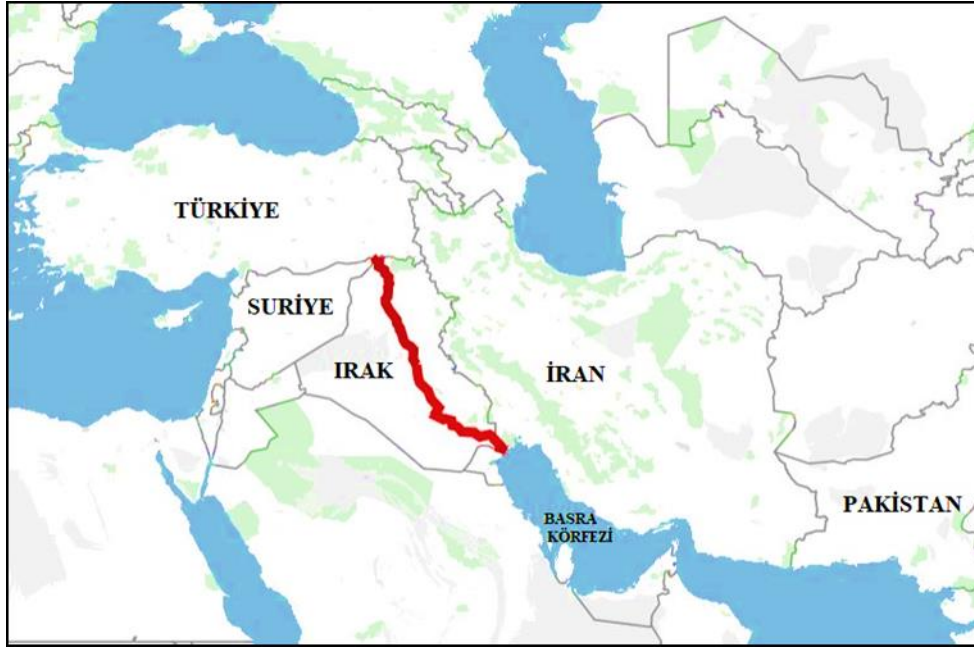
7.Kalkınma Yolu

Tarih boyunca İpek Yolu gibi kıtalararası ticaret yollarında köprü konumunda olan Türkiye, 21. yüzyılda da bu rolünü sürdürmek için çeşitli atılımlar yapmaktadır. Avrupa Birliği tarafından ticareti kolaylaştırmak amacıyla, 1993 yılında başlatılan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru programına (TRACECA) üye olan Türkiye, daha sonra Trans-Hazar Uluslararası Taşıma Güzergâhı (TITR) Uluslararası Birliği'nde ve Çin tarafından başlatılan Kuşak ve Yol Girişimi kapsamında Orta Koridor'da yer almıştır. 2020 yılında Azerbaycan'ın Dağlık Karabağ Savaşı ile işgal edilen topraklarını geri almasının ardından Ermenistan ile imzalanan anlaşmayla Azerbaycan ve Nahçıvan Özerk Cumhuriyeti arasındaki bağlantının kurulmasına yönelik bir koridor oluşturulmasına karar verilmiştir. Altyapısının inşasında Türkiye'nin de yer aldığı Zengezur Koridoru sayesinde Türkiye ile Orta Asya ve Türk Dünyası'nın kesintisiz kara bağlantısı kurması, ticaretin ve etkileşimin artmasına katkı sağlayacaktır.

Bölgesel ve küresel bu ağlara katılmanın yanı sıra Türkiye'nin kendisi de yeni girişimler başlatmaktadır. İlk olarak 2023 yılı Mart ayında Irak Başbakanı Şiya es-Sudani'nin Türkiye ziyareti kapsamında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan yaptığı açıklamada "Yeni İpek Yolu" olarak Kalkınma Yolunu duyurmuştur (tccb.gov.tr, 2023). 2024 yılı Nisan ayında ise Erdoğan'ın Irak gezisi kapsamında Kalkınma Yolu Projesi resmiyet kazanmıştır. Türkiye, Irak, Birleşik Arap Emirlikleri ve Katar arasında, demiryolu, yüksek standartlı karayolu ve enerji nakil hatlarını kapsayan, Irak'ın Faw Limanı'ndan Türkiye'ye uzanan yaklaşık 1200 km uzunluğundaki bir rotadan oluşan Kalkınma Yolu Projesi Ortak İşbirliği Mutabakat Zaptı imzalanmıştır (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). Küresel salgındaki kesintilerle karakterize edilen küresel tedarik zincirlerinin ve Husi saldırılarının Kızıldeniz'deki nakliye yollarını sekteye uğratmasıyla küresel ticarete risklerin arttığı bir dönemde alternatif bir rota olarak ortaya çıkan bu koridorun önemi daha iyi anlaşılmaktadır.

Projenin başlangıç noktasını ve temel dinamiğini Irak'ı Basra Körfezi'ne bağlayan Faw Limanı oluşturmaktadır. İlk olarak 2010 yılında duyurulan, 2021 yılının başında Güney Koreli Daewoo E&C şirketi ile 2,7 milyar dolarlık sözleşme kapsamında inşasına başlanarak kuru yük tesisleri, petrol terminali, kuru havuz ve deniz üssünü de içeren Faw Limanı Projesi, tamamlandığında Orta Doğu'nun en büyük limanı olacaktır (Rogers, 2021).

Projenin Türkiye topraklarındaki 615 km uzunluğundaki demiryolu ve 320 km uzunluğundaki yüksek standartlı karayolu yapımı için yaklaşık 7,8 milyar dolarlık, Irak güzergâhında ise 1200 km uzunluğundaki demiryolu ve karayolu yapımı için yaklaşık 16 milyar dolarlık bir yatırım öngörülmektedir (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024). Kalkınma Yolu kapsamında karayolu ve demiryolu Ovaköy'den Türkiye'ye giriş yaparak ulusal demiryolu ve karayolu ağına bağlanmasıyla uluslararası güzergâhlara ulaşılması sağlanacaktır. Her ne kadar yüksek standartlı karayolu ve demiryolu altyapısı ön plana çıksa da, özellikle Irak topraklarında hat boyunca ekonomi ve sanayi bölgelerinin kurulması, yeni ticaret alanlarının açılması beklenmektedir.



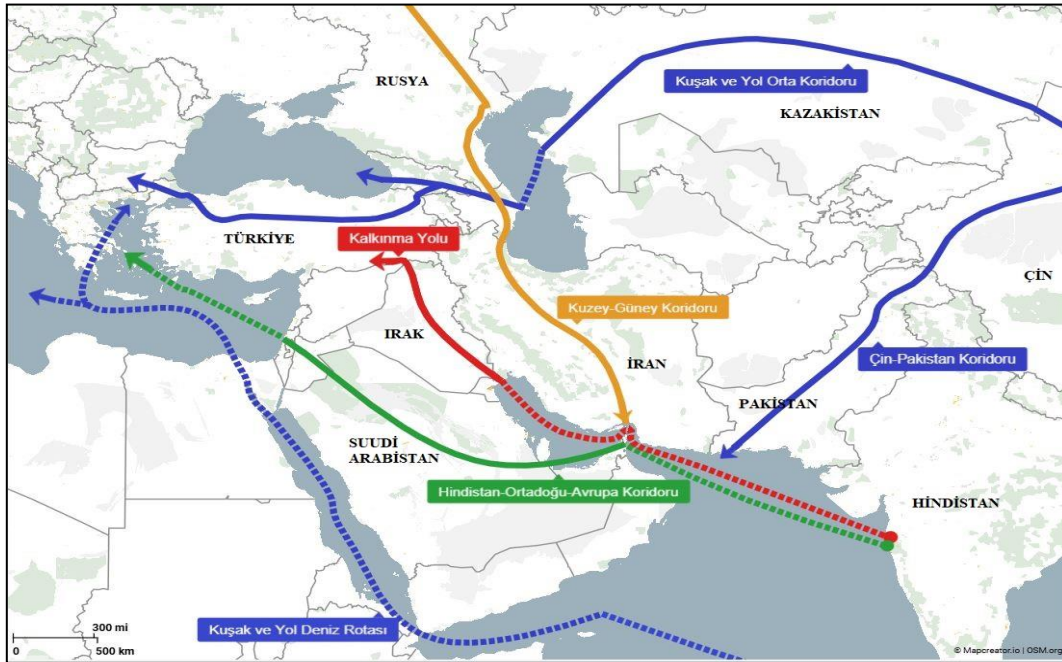
Şekil 4. Kalkınma Yolu Güzergâhı

Kaynak: mapcreator.io web adresinden oluşturulmuştur.

Son yıllarda gerilen jeopolitiğin yansıması olarak uluslararası ticaret rotalarındaki risklerin artması ve küresel ekonomik düzendeki sismik kaymalar dünya ticaretinde yeni politikaları beraberinde getirmiştir. Proje özellikle son yıllarda artan bu belirsizliklerden kaynaklı olası şoklara alternatif güzergâh oluşturması açısından önemli bir yere sahiptir.

7.1. Projenin Sunduğu Fırsatlar

Kalkınma Yolu önemli ticaret rotalarının kavşağında yer almaktadır. Hem geleneksel doğu batı ulaştırma rotaları hem de diğer Asya ve Avrupa arasındaki altyapı projeleri desteklenen girişimler bu bölgeden geçmektedir. Türkiye, Asya ve Avrupa arasındaki stratejik geçiş noktasındaki konumu ile 2015 yılında dahil olduğu Çin Kuşak ve Yol Girişimi'nin Orta Kordioru'nda yer almaktadır. Türkiye'yi Orta Asya'ya karadan bağlayacak olan Zengezur Koridoru gibi doğu batı eksenindeki hatlar ile Kalkınma Yolu ile Kuzey Güney yönünde bağlantı sağlanmış olacaktır.



Şekil 5. Küresel Ticaret Koridorları

Kaynak: mapcreator.io web adresinden oluşturulmuştur.

Rusya topraklarından geçen Kuzey Koridoru'na ve Rusya ile İran'ı bağlayan Kuzey Güney Koridoru'na Türkiye'den geçen Orta Koridor ve Kalkınma yolu alternatif oluşturacaktır. Ayrıca Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi'nin parçası olan Çin Pakistan Koridoru'nun denize açılan kapısı olan Gwadar Limanı'na gelen yükler Basra Körfezi'nden geçerek Kalkınma Yolu ile Avrupa yönüne ulaşacaktır.

Güzergâh enerji kaynaklarının merkezinden geçmektedir. Türkiye son yıllarda başta dış politika olmak üzere enerji ve ticaret alanında önemli adımlar atmaktadır. Dışişleri Bakanı Hakan Fidan'ın 2009 yılındaki araştırmasında da belirttiği gibi Türkiye'nin önceliklerinden birisi bölgenin zengin enerji kaynaklarını dünya pazarlarına taşınmasına aracılık ederek Türkiye'nin enerji üssü haline gelmesini sağlamak ve Avrupa'nın petrol ve gaz tedarikinin güvence altına alınmasını ve çeşitlendirmesini amaçlamak olmuştur (Aras ve Fidan, 2009). Hâlihazırda Türkiye topraklarından çok sayıda uluslararası enerji hatları geçmekte ve son olarak 2023 yılında açıklanan vizyon ile kurulacak doğal gaz merkezi Türkiye'nin enerji üssü yapılması hedeflenmektedir.

ABD Enerji Bakanlığı'na bağlı Enerji Bilgi İdaresi (EIA) (2024) verilerine göre, Kalkınma Yolu'nun başlangıç noktası olan Faw Limanı'nın yer aldığı körfez bölgesindeki ülkeler küresel petrol üretimini %26'sından sorumludur. Umman ile İran arasında yer alan ve Basra Körfezi'ni Umman Denizi vasıtasıyla dünyaya bağlayan Hürmüz Boğazı 2022 yılında günlük ortalama 21 milyon varil ile küresel petrolün %21'nin geçtiği dünyanın en önemli petrol geçiş güzergâhıdır (EIA, 2023). Ancak dünya ekonomisine hayat veren petrol ve doğalgazın geçiş yaptığı önemli boğaz jeopolitik gelişmelerin etkisi altında kalmaktadır. Batı'nın İran'a uyguladığı yaptırımlar nedeniyle siyasi ve ticari ilişkilerinin gerilmesiyle, İran bölgeden geçen ticari gemilere müdahale edebilmektedir. En son 2024 yılı Nisan ayında Ortadoğu'daki İsrail krizi ile bağlantılı olarak İran, Hürmüz Boğazı yakınlarında İsrail bağlantılı bir ticaret gemisine el koymuştur (Sykes ve Shahla, 2024).

Proje yükselen güçlerin hinterlandında bulunmaktadır. Kalkınma Yolu ve başlama noktasındaki Faw Limanı'nın bulunduğu bölge son yıllarda ekonomik ve siyasi bakımdan yükselen güçlere ev sahipliği yapmaktadır. Söz konusu projenin kurucuları arasındaki Türkiye, 85 milyondan fazla nüfusu, 1 trilyon dolardan büyük ekonomisi ve geniş nüfuz alanı ile bu girişimin en fazla katkı sağlayacağı ülkelerden birisidir. Mutabakat sağlanan diğer bir ülke olan Birleşik Arap Emirlikleri sadece Afrika kıtasındaki enerji, denizcilik, madencilik gibi alanlarda Afrika'daki yatırımları son iki yılda 90 milyar doları geçmiş bölgenin yükselen gücü konumundadır (Pilling, 2024). Petrol zengini ve finans merkezi Dubai, 2 trilyon dolardan fazla varlık fonlarının desteği ile yapay zekâ alanlarında ciddi yatırım çekmektedir (Cornish, 2024).

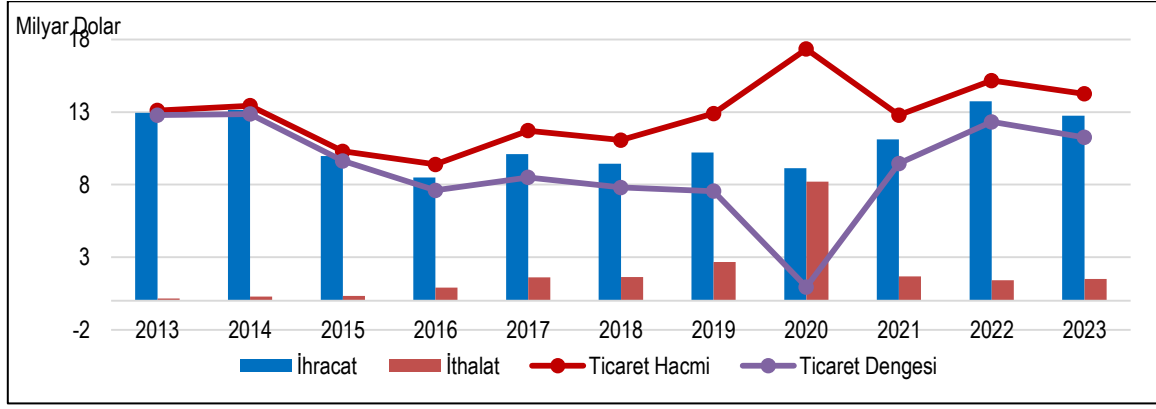
Kalkınma Yolu jeopolitikte bir kaldıraç görevi görecektir. Büyük güçler arasındaki artan rekabet, mali yaptırımların ve ticari kısıtlamaların sayısını da artırmakta, küresel ekonomik bağlar değişime uğrayarak doğrudan yabancı yatırım akışları da jeopolitik hatlara göre yeniden yönlendirilmektedir (IMF, 2024a). Devletler bölgesel ve küresel çapta işbirlikleri ve projelerle sıkışan jeopolitikte alan açmak istemektedirler.

Rusya, Azerbaycan ve İran üzerinden Umman Denizi'ne ve oradan da Hindistan'a ulaşan Uluslararası Kuzey-Güney Ulaştırma Koridoru ile hem AB yaptırımlarından etkilenen ticaretine alan açmış hem de denize sınırı olmayan Orta Asya ülkeleri ile ilişkilerini güçlendirmiştir. Çin 2013 yılında duyurduğu Kuşak ve Yol Girişimi ile dünyanın en stratejik limanlarına yatırım yaparak farklı coğrafyalarda ticari işbirlikleri ile küresel bir etki sağlamıştır.

2022 yılında üretimi kısarak petrol fiyatlarının artmasını isteyen Suudi Arabistan yönetimine karşı ABD'nin sert açıklamalarıyla gerilen ilişkiler, Arabistan'ın Çin'le olan yakınlaşmasını önlemek için tekrardan normale dönmüştür. Son yıllarda Çin'in Ortadoğu ile olan ticari ve ekonomik ilişkilerindeki artan etkisinin farkında olan ABD, Çin etkisine karşı koymak için AB'nin de dahil olduğu Suudi Arabistan, Hindistan, Birleşik Arap Emirlikleri ile birlikte Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru'nu (IMEC) açıklamıştır. ABD, Çin ve Rusya gibi güçlerin tamamının Orta Doğu'ya olan ilgileri son yıllarda artmakta ve bölge ülkeleri ile farklı girişimlerde bulunmaktadır. Türkiye kendi coğrafyasının yakınındaki Ortadoğu'ya ilişkin yeni atılımlarda bulunmakta, komşularıyla olan ilişkilerini güçlendirmektedir.

Türkiye'nin Irak'la gelişmiş ticaretini daha ileriye taşıyacaktır. Irak, Türkiye'nin dış ticaretine pozitif katkı sağlayan en önemli ülkelerdendir. Son on yılda Türkiye'nin ihracatında ilk dört sırada, 2023 yılında ise ikinci sırada yer alarak 11,2 milyar dolar ticaret fazlası ile Türkiye'nin en fazla dış ticaret fazlası verdiği ülkedir (Şekil 6).

2013-2023 yılları arasında ortalama 11 milyar dolar olarak gerçekleşen ihracat, 2020 yılındaki küresel salgına rağmen 9 milyar doları geçmiş ve 2023 yılında ise Türkiye'nin toplam ihracatında %5'lik paya sahip olmuştur. Irak'la birlikte Kalkınma Yolu'nun hinterlandında bulunan Ortadoğu ülkeleriyle 2023 yılında gerçekleşen ticaret yaklaşık 60 milyar dolar ile Türkiye'nin toplam dış ticaret hacminin yaklaşık %10'u oluşturmaktadır (TÜİK, 2024).



Şekil 6. Türkiye ile Irak Arasındaki Ticaret Hacmi

Kaynak: (TÜİK, 2024)

Türkiye'nin 2023 yılındaki 12,7 milyar dolarlık ihracatında ilk on fasılda, ilk sıradaki mücevher ve kıymetli taşları, sanayi ürünleri takip etmiştir (Tablo 1). Kalkınma Yolu'ndaki demiryolu taşımacılığında değerli taşlar ve et ürünleri haricindeki diğer tüm fasıllar taşınabilecek özelliktedir.

Tablo 1. Türkiye'nin Irak'a İhracatındaki İlk 10 Fasıll (2023 Yılı)

Fasıl No	Fasıl Adı	Miktar (Dolar)
71	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar	1.580.628.219
11	Değirmencilik ürünleri, malt, nişasta,	603.671.938
84	Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar	595.429.294
85	Elektrikli makina ve cihazlar (Telefon, TV)	566.316.244
39	Plastikler ve mamulleri	530.451.774
73	Demir veya çelikten eşya	530.379.194
19	Hububat, un, nişasta	5253.29.429
94	Mobilyalar, yataklar, aydınlatma cihazları,	501.980.570
2	Etler ve yenilen sakatat	418.021.066
96	Çeşitli mamul eşya	314.495.337

Kaynak: (TÜİK, 2024)

Irak'tan 2023 yılında ithal edilen toplam 1,4 milyar dolarlık mal grupları arasında petrol ilk sırada yer alırken bunu değerli taşlar ve sanayi ürünleri takip etmiştir (Tablo 2).

Tablo 2. Türkiye'nin Irak'a İthalatındaki İlk 10 Fasıll (2023 Yılı)

Fasıl No	Fasıl Adı	Miktar (Dolar)
27	Mineral yakıtlar, mineral yağlar	376.377.575
71	Kıymetli veya yarı kıymetli taşlar	148.199.938
74	Bakır ve bakırdan eşya	47.224.576
47	Odun veya diğer lifli selülozik maddeler	35.414.973
76	Alüminyum ve alüminyumdan eşya	20.695.930
39	Plastikler ve mamulleri	16.552.883
78	Kurşun ve kurşundan eşya	15.199.515
73	Demir veya çelikten eşya	10.972.281
41	Ham postlar, deriler	8.518.544
84	Kazanlar, makineler, mekanik cihazlar	2.123.825

Kaynak: (TÜİK, 2024)

Irak'tan ithal edilen mallar arasında kıymetli taşlar haricindeki diğer tüm ürünler de demiryolu ile taşınabilecek ürünler arasındadır.

7.2. Projenin Zorlukları

Kalkınma Yolu her ne kadar başta Türkiye olmak üzere bölge ekonomisine katma değer sağlayacak fırsatlar sunsa da, projenin tamamlanamama riskleri de mevcuttur. Bu risklerden bazıları aşağıda açıklanmıştır.

7.2.1. Yüksek Yatırım Bedelleri ve Irak'ın Ekonomik ve Siyasi İstikrarsızlığı

Projenin yer aldığı Irak bölgesi uzun yıllar boyunca ekonomik ve siyasi açıdan güvensiz ve istikrarsız bir bölge konumundadır. 2003 yılında ABD öncülüğünde Irak'ın işgal edilmesiyle Saddam Hüseyin rejimi devrilmiş, ortaya çıkan güç boşluğundan yararlanan terör örgütü DEAŞ gibi radikal gruplar ortaya çıkmış, PKK gibi bölücü gruplar faaliyet alanının genişletmiştir. Terör faaliyetleri artarken, Sünni ve Şii toplumlar arasında şiddetini giderek artıran mezhepsel gerilimler bulunmakta, bunların yanında kuzey bölgesindeki Kürt gruplarla Bağdat hükümeti arasındaki gerginliklerin de devam etmesi bölgedeki istikrarsızlığı artırmaktadır.

Projeye katılım sağlayan ülkelerden çoğu ekonomik olarak güçlü olsa da, projenin omurgasını oluşturan ve en büyük yatırımın öngörüldüğü Irak ekonomik olarak zayıf durumdadır. 265,8 milyar dolarlık ekonomik büyüklüğe sahip olan Irak, satın alma gücü paritesine göre gayri safi yurtiçi hasıla (GDP) (PPP) sıralamasında 48. sırada, Nominal GSYİH'ye göre ise 51. sırada yer almaktadır (IMF, 2024b). Ülkenin gelirlerinin %90'ından fazlasını petrol gelirleri oluşturmaktadır. Küresel petrol fiyatlarının düşüşe geçmesi, orta vadede hem mali hem de dış cari dengelerini bozarak ekonomik riskleri beraberinde getirecektir. Petrol fiyatlarındaki düşüş aynı zamanda toplumsal huzursuzluk ve jeopolitik gerilimlerin artması risklerini de tetikleyecektir (IMF, 2023). Dünya çapında 180 ülke ve bölgeyi algılanan kamu sektörü yolsuzluk düzeylerine göre sıralayan (0 yüksek derecede yolsuzluk, 100 çok temiz) Yolsuzluk Algısı Endeksi'nin 2023 verilerine göre, Irak 23 puanla 180 ülke arasında 154. sırada yer almıştır (transparency.org, 2024). 2023 yılı bütçesi 153 milyar dolar olan Irak'ın (Rasheed ve Azhari, 2023), Kalkınma Yolu için öngörülen 16 milyar dolar altyapı maliyeti toplam bütçesinin yaklaşık %10'undan fazlasını oluşturmaktadır.

7.2.2. Güzergâhın Bulunduğu Ortadoğu'da Sürekli Değişen Dengeler

Tarih boyunca Irak'ın, bölgenin güçlü ülkelerinden İran ile kültürel ve dini bağları güçlü bir seyir izlemiştir. Ancak aynı zamanda Irak'ın iç siyasetini ve diplomatik ilişkilerini etkileyen Irak'taki Şii nüfus ve siyasi grupların varlığından dolayı İran'ın, Irak'ta siyasi, askeri ve ekonomik alandaki nüfuzu da devam etmektedir.

2003 yılında başlayan işgalin ardından uzun yıllar bölgede varlığını sürdüren ABD, 2011'de Dönemin Başkanı Obama'nın seçim vaadi bağlamında askerlerinin büyük bir çoğunluğunu Irak'tan çekmiş ancak DEAŞ terör örgütünün faaliyetlerini artırmasının ardından 2017 yılında ABD hükümeti tekrar ülkeye asker göndermiştir. Aynı yılın sonlarına doğru ABD askerlerinin büyük çoğunluğu çekilerek, Irak ordusunda eğitim vermesi için az bir sayıda asker bölgede kalmıştır. 2024 yılının başlarında ABD ve öncülüğündeki koalisyon güçlerinin bulunduğu üsse saldırılar düzenlemiş ve ABD askerleri yaralanmıştır. Diğer güçlerin ve aktörlerin bölgeye olan artan ilgisi ve artan gerilimler, ABD'nin Irak'ı işgal etmesinden 20 yıl sonra Amerika'nın Irak'taki nüfuzunun azaldığına işaret etmektedir.

ABD'nin Irak ve Ortadoğu'daki nüfuzunun azalmasıyla ortaya çıkan boşluğu Çin doldurmaya başlamıştır. 2015 yılında İran'ın desteklediği Husi gruplarının Arabistan tesislerine saldırmasının ardından gerilen Suudi Arabistan ve İran ilişkileri 2023 yılı Mart ayında Çin'in arabuluculuğu ile yumuşamıştır. Çin hem bölgedeki birbirine düşman iki petrol gücünün arasındaki gerilimin düşürülmesini sağlayarak, bağımlı olduğu enerjini tedarikini güvence altına alınmasını sağlamış hem de çatışmalarla mücadele veren bölgede en büyük rakibi ABD'nin yerini alarak güvenilirliğini artırmıştır (Parsi ve Aljabri, 2023). Pekin'in 2021 yılında, 10 milyar dolardan fazla yatırım anlaşmaları gerçekleştirilmesiyle Irak, Kuşak ve Yol Girişimi'nden kazanç sağlamaya başlamıştır.

Bugün dünyanın en büyük ham petrol ithalatçısı olan Çin, 50 milyar dolarlık ticaret hacmiyle Irak'ın en büyük ticaret ortağıdır. Irak'ta ondan fazla petrol ve doğalgaz sahasının işleten Çin, Irak petrolünün %35'ini ithal etmektedir (Çalışkan, 2024). Enerji ithalatının büyük çoğunluğunu Orta Doğu'dan tedarik eden dünyanın en büyük ikinci ekonomisi, bölgeye olan bağımlılığının farkında olarak Arap devletleri ile ilişkileri genişletmektedir (White ve England, 2022).

7.2.3. Deniz Taşımacılığının Demiryoluna Karşı Avantajları

Deniz taşımacılığındaki gelişmelerle birlikte gemilerin artan kapasitesi taşıma ücretlerini aşağıya çekerek işletmelerin ölçek ekonomisinden yararlanmasını sağlamış ve denizyolu en verimli taşımacılık modu haline gelmiştir. Günümüzde hacim bakımından küresel ticaretin %80'inden fazlası denizyolu ile gerçekleştirilmektedir. Özellikle küresel petrol taşımacılığı ile birlikte kuru yüklerin ve özelliksiz kargoların taşınmasından denizyolu sorumludur.

Lu ve arkadaşlarının (2019) yılında gerçekleştirdikleri çalışmalarında, taşıma maliyeti açısından deniz taşımacılığının Avrasya'daki demiryoluna göre oldukça avantajlı olduğu sonucuna varmışlardır. Ancak daha yavaş bir taşımacılık şekli olan deniz yolunun zaman maliyetleri de hesaba katıldığında demiryolu ile rekabette başa baş olduğu ortaya çıkmıştır. Uluslararası ana rotalardaki taşıma ücretlerinin endeksini sunan Drewry Dünya Konteyner Endeksi'ne (2024) göre, ortalama bileşik endeks 40 ayak bir konteynerin taşıma ücreti 2020-22 Kovid dönemi haricindeki 10 yıllık ortalaması 2.736 dolar olmuştur. Dünyanın en büyük konteyner limanı Şangay ile Avrupa'nın en büyük konteyner limanı Rotterdam arasındaki ticareti örneklendirecek olursak, Süveyş Rotasını içeren bu rota yaklaşık 19 bin km mesafededir (searoutes.com, 2024). Drewry Endeksi'nin on yıllık ortalama taşıma ücreti ile Şangay ile Rotterdam arası 40 ayak bir konteynerin taşıma ücreti yaklaşık 0,14 dolar/km yapmaktadır. Orta Koridor'daki demiryolu taşımacılığında ise Kazakistan'ın Çin sınırındaki Altynkol İstasyonu'ndan Romanya'nın başkenti Bükreş'e yapılacak 6154 km mesafedeki demiryolu taşımacılığının maliyeti ise 0,72 dolar/km olmaktadır. Bu karşılaştırmada taşıma ücreti bakımından demiryolu deniz yoluna göre 5 kattan daha maliyetli olmaktadır. Deniz yolu ile Çin'den gelerek Kalkınma Yolu üzerinden Avrupa, Kafkasya veya Türkiye'deki limanlara ulaşacak yükler için de demiryolunun taşıma maliyeti oluşacaktır.

Operasyonel bağlamda da uluslararası taşımacılıkta deniz yolunun üstünlüğü mevcuttur. Günümüzde denizcilik sektöründeki teknolojik ilerlemeler sayesinde gemiler oldukça fazla sayıda konteyner taşıma kapasitesine sahiptir. Örneğin 2021 yılında Süveyş Kanalı'nda karaya oturan Ever Given isimli konteyner gemisi 20 bin adet 20 ayaklık konteyner kapasitesine sahiptir (Russon, 2021). Ortalama 2 bin adet 40 ayak konteyner taşıma kapasitesine sahip bir geminin demiryoluna aktarılması 2 bin demiryolu vagonundan oluşan 100'den fazla tren seferi anlamına gelmektedir. Transit yüklerin Faw Limanı'nda gemiden demiryoluna aktarılması taşıma süresini ve maliyetlerini de yükseltecektir.

Sonuç ve Değerlendirme

Nakliye ücretlerindeki düşüş ve teknolojiye gelişmelerle birlikte artan küreselleşme işletmelere deniz taşımacılığının coğrafyalardan kaynak temin etme ve uzak bölgelerde üretim yapma olanağı sağlamıştır. Uzun yıllar boyunca işletmeler bu sayede karlılıklarını artırmışlar ve kesintisiz ticaretten fayda sağlamışlardır. Ancak son yıllarda gerilen jeopolitik, küresel salgın, iklim değişikliği gibi artan belirsizlikler küresel ticaretin kesintisiz akışını sekteye uğratmıştır. Hem devletler hem de işletmeler tedarik zincirlerindeki ve altyapıya olan bağımlılıklarının farkına vararak bu öngörülemezlik çağına farklı politikalar ile uyum sağlamaya çalışmaktadırlar.

Son yıllarda Çin'in yükselişi ile birlikte çok kutuplu dünya düzeninin tartışmaları başlamış yeni ekonomik güçlerin ve bölgesel aktörlerin yükselişiyle jeopolitik riskler ve belirsizlikler artmıştır. Ekonomik olarak parçalanmış dünyada altyapıya olan bağımlılık silah haline getirilerek dış politika aracı olarak kullanılması ile birlikte küresel ticaret rotalarına alternatif ihtiyaçları doğmuştur.

Devletler hem dış politikada alan kazanmak hem de ticaretlerini geliştirmek için yeni ticaret koridorları oluşturma yarışına girmişlerdir. Küresel çapta bilinen en büyük ticaret koridoru örneği olan Çin'in Kuşak ve Yol Girişimi 149 ülkeye 1 trilyondan fazla yatırım sunarak Çin'in küresel etkinliğini artırmasına katkı sağlamıştır. En büyük rakibinin bu iddialı projesine karşılık olarak ABD farklı tarihlerde farklı isimlerle altyapı projeleri açıklamış ancak bunlar Çin kadar iddialı olamamıştır. Ukrayna'nın işgaline yanıt olarak ABD'nin ve Avrupa'nın uyguladığı yaptırımlar nedeniyle Rusya'nın Avrupa'ya yönelik ticareti hem havadan hem karadan sekteye uğratmış, Rusya buna alternatif olmak amacıyla Kuzey Güney Ulaştırma Koridoru'nu başlatarak Azerbaycan ve İran üzerinden okyanusa yüklerini ulaştırmayı amaçlamıştır. 2020 yılındaki 2. Karabağ Savaşı Azerbaycan'ın Ermenistan'a karşı mutlak üstünlüğü ile sonuçlanmış ve bu savaşın sonuç bildirgesinde yer alan maddelerden biri de bir koridorun açılması olmuştur. Zengezur Koridoru olarak da bilinen bu koridor, Türkiye ile Azerbaycan'ı dolayısıyla Türkiye'yi Orta Asya ve Türki Cumhuriyetleri ile kesintisiz kara bağlantısı kurmayı amaçlamaktadır. 2023 yılında Hindistan'da düzenlenen G20 zirvesinde, ABD liderliğinde Hindistan ve Suudi Arabistan'ın da aralarında bulunduğu Körfez ülkeleri ile birlikte Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru'nun oluşturulmasına dair mutabakat zaptı imzalanmıştır. Aslında son yıllarda ABD'nin nüfuzunu azaldığı Ortadoğu'da oluşan boşluğu Çin doldurmak istemiş ve Orta Doğu ülkeleri ile ticaretini ve ilişkilerini geliştirmeye başlamıştır. Gelişen ilişkiler ticaret rakamlarına da yansımıştır. Bu gelişmelerin farkında olan ABD Hindistan - Orta Doğu - Avrupa Ekonomik Koridoru'nu açıklayarak bölgeyle ilişkilerini tekrardan güçlendirme çabalarına girmiştir.

Son yıllardaki Ortadoğu coğrafyasında yaşanan ticaret ve ekonomik ivmenin farkında olan Türkiye, bölgeyle olan ilişkilerini ve ticaretini geliştirmek için Kalkınma Yolu'nu açıklamıştır. 2024 yılında Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın Irak ziyaretinde imzalanan mutabakat zaptı ile açıklanan Kalkınma Yolu'nun çıkış noktası Irak'ın Basra Körfezi'ndeki Faw Limanı olarak belirlenmiştir. Bu Liman ile Irak topraklarından Türkiye'ye uzanan güzergâh boyunca yapılacak karayolu ve demiryolu hatları Türkiye'nin ulusal demiryolu ve karayolu ağlarına bağlanarak kesintisiz ticaretin sürdürülmesi amaçlanmaktadır. Kalkınma Yolu önemli ticaret rotalarının kavşağında yer alması nedeniyle diğer küresel ticaret koridorlarına bağlantı sağlamaktadır. Bulunduğu coğrafya itibarıyla enerji kaynaklarının merkezinde geçmekte ve

yükselen güçlerin hinterlandında yer almasıyla jeopolitikte bir kaldıraç görevi görecektir. Türkiye'nin Irak ve Ortadoğu ile gelişmiş ticareti bu projenin avantajları arasında yer almaktadır.

Her ne kadar Kalkınma Yolu ticaretin ve ekonominin gelişmesini vaat etse de bir takım zorlukları da barındırmaktadır. Bunların ilki yüksek yatırım bedelleri ve Irak'taki ekonomik ve siyasi istikrarsızlıktır. Yine güzergâhın bulunduğu Ortadoğu'da sürekli değişen jeopolitik dengeler bu projenin hayata geçirilmesindeki önemli zorluklardandır. Operasyonel anlamda ise deniz taşımacılığının demir yoluna olan mutlak üstünlüğü bu projenin zorlukları arasındadır. Tüm zorluklarla birlikte projenin hayata geçirilmesi Türkiye'nin hem ticarete hem de enerjide lojistik merkezi "hub" olma vizyonuna katkı sağlayacaktır. Türkiye, Avrupa'yı, Rusya'yı, Orta Asya ve Ortadoğu'yu birbirine bağlarken, dünyanın en büyük ikinci ekonomisi Çin'in önemli ticaret düğümlerinde stratejik rol oynayacaktır.

Jeopolitiğin sürekli değiştiği günümüzde, altyapı, ticaret ve lojistik ülkelerin kalkınmasında çok daha fazla önemli hale gelmiştir. Türkiye'nin özellikle Ortadoğu ve Orta Asya bölgeleri ile olan ticari ilişkileri ve taşımacılık bağlantılarını geliştirmesi, hem komşuları ile olan ticaretinde ivme kazanması hem de bölgenin ekonomi anlamında gelişmesine katkı sağlayacaktır. Özellikle dünyanın farklı coğrafyalarında yaşanan savaşlar ve krizler küresel taşımacılığı sektöre uğratarak ihtiyaç duyulan alternatif rotaları oluşturarak uluslararası ticaretin kesintisiz olarak akışını sağlaması açısından Türkiye'nin lojistik bağlantılarını güçlendirecektir. Kalkınma Yolu ayrıca Asya-Kafkasya karasal coğrafyasındaki taşımacılık hatlarını Ortadoğu üzerinden enerji kaynaklarına ve deniz yolu vasıtasıyla Doğu Asya'daki ticaret bölgelerine bağlayarak küresel ticaretin gelişmesine de fayda sağlayacaktır. Aynı zamanda Kalkınma Yolu'nun uzun vadede sürdürülebilir potansiyeli, tarihsel olarak gerilimlerle dolu bir bölgede kalıcı barış ve istikrarın sağlanmasına da katkı sağlamış olacaktır.

Kalkınma Yolu Projesi henüz yeni duyurulmuştur. Resmi açıklamalar ve raporlar projenin genel taslağını hakkında bilgi vermektedir. Dolayısıyla hâlihazırda konu ile ilgili bilimsel çalışmalar az sayıdadır. Söz konusu proje ile ilgili kurumların raporları ve açıklamaları bu çalışmanın temel verilerini oluşturması bu çalışmanın sınırlılıklarını oluşturmaktadır. İlerleyen dönemlerde projeye ilişkin somut adımların atılmasıyla fayda-maliyet analizlerine ilişkin çalışmalar gerçekleştirilebilir. Projede öngörülen altyapının tamamlanmasıyla taşımacılığın başlamasının ardından Türkiye'ye ve bölgeye sunduğu katkılar nicel olarak ölçülebileceğinden istatistiksel çalışmaların yapılması da olanaklı hale gelecektir.

Kalkınma Yolu'nu hayata geçirilmesinin ardından Türkiye'ye ve bölgeye sunacağı katkılarının yanı sıra beraberinde getireceği zorlukları inceleyen bu çalışmanın, daha ileri araştırmalar için bir basamak teşkil etmesi ve küresel lojistik ve ticaret üzerindeki ekonomik etkilerinin araştırılmasında yeni bir bakış açısı sağlaması beklenmektedir.

Kaynakça

- Agee, J. (2009). Developing qualitative research questions: A reflective process. *International Journal of Qualitative Studies in Education*, 22(4), 431–447.
- Aluf, D. (2024). China's influence in the middle east and its limitations. <https://thedi diplomat.com/2024/02/chinas-influence-in-the-middle-east-and-its-limitations/> (Retrieved on June 7, 2024)
- Anadolu Ajansı. (2021). Zengezur koridoru. <https://www.aa.com.tr/tr/info/infografik/25632> (Erişim Tarihi: 13.06.2024)
- Aras, B. ve Fidan, H. (2009). Turkey and Eurasia: Frontiers of a new geographic imagination. *New Perspectives on Turkey*, 40, 193–215.
- Avrupa Konseyi. (2024). How the Russian invasion of Ukraine has further aggravated the global food crisis. <https://www.consilium.europa.eu/en/infographics/how-the-russian-invasion-of-ukraine-has-further-aggravated-the-global-food-crisis/> (Retrieved on June 4, 2024)
- Bekkevold, J. I. (2023). Stop saying the world is multipolar <https://foreignpolicy.com/2023/09/22/multipolar-world-bipolar-power-geopolitics-business-strategy-china-united-states-india/> (Retrieved on June 9, 2024)
- Beyaz Saray. (2019). 2019 Indo-pacific business forum showcases high-standard U.S. investment <https://2017-2021.state.gov/2019-indo-pacific-business-forum-showcases-high-standard-u-s-investment/> (Retrieved on June 7, 2024)
- Beyaz Saray. (2021). Fact sheet: President Biden and G7 leaders launch Build Back Better World (B3W) Partnership. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2021/06/12/fact-sheet-president-biden-and-g7-leaders-launch-build-back-better-world-b3w-partnership/> (Retrieved on June 7, 2024)

- Beyaz Saray. (2022). Memorandum on the partnership for global infrastructure and investment. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/presidential-actions/2022/06/26/memorandum-on-the-partnership-for-global-infrastructure-and-investment/> (Retrieved on June 7, 2024)
- Beyaz Saray. (2023). Memorandum of understanding on the principles of an India - Middle east - europe economic corridor. <https://www.whitehouse.gov/briefing-room/statements-releases/2023/09/09/memorandum-of-understanding-on-the-principles-of-an-india-middle-east-europe-economic-corridor/> (Retrieved on May 29, 2024)
- Bridges, M. (2023). The infrastructural turn in historical scholarship. *Modern American History*, 6(1), 103–120.
- Brooks, S. G. ve Wohlforth, W. C. (2023). *The myth of multipolarity: American power's staying power*. <https://www.foreignaffairs.com/united-states/china-multipolarity-myth> (Retrieved on June 9, 2024)
- Caldara, D., Iacoviello, M., Molligo, P., Prestipino, A. ve Raffo, A. (2023). Trade policy uncertainty index. <https://www.matteoiacoviello.com/tpu.htm> (Retrieved on June 9, 2024)
- Caldara, D. ve Matteo, I. (2023). Geopolitical risk index. <https://www.matteoiacoviello.com/gpr.htm> (Retrieved on June 9, 2024)
- Çalışkan, S. (2024). China expands its oil ties in Iraq. <https://thedi diplomat.com/2024/06/china-expands-its-oil-ties-in-iraq/> (Retrieved on June 11, 2024)
- Çevik, V. A. (2024). From Decoupling to De-Risking: A new era in trade between The West and China. *Fiscaoeconomia*, 8(1), 277–303.
- Çin Devlet Konseyi. (2023). Sino trade volumes soar with Middle East, Africa. https://english.www.gov.cn/news/202307/17/content_WS64b49b48c6d0868f4e8ddd72.html (Retrieved on June 7, 2024)
- Collins Dictionary. (2022). A year of 'permacrisis' - Collins dictionary language blog. <https://blog.collinsdictionary.com/language-lovers/a-year-of-permacrisis/> (Retrieved on November 26, 2023)
- Cornish, C. (2024). UAE seeks 'marriage' with US over artificial intelligence deals. <https://www.ft.com/content/b72ba623-8e3c-4d29-837b-33f6b8407fb8>, (Retrieved on June 6, 2024).
- Das, N. (2023). A North–South corridor on Putin's dime: Why Russia is bankrolling Iran's infrastructure. <https://carnegieendowment.org/russia-eurasia/politika/2023/06/a-north-south-corridor-on-putins-dime-why-russia-is-bankrolling-irans-infrastructure?lang=en> (Retrieved on June 7, 2024)
- De Waal, T. (2010). *The Caucasus: An introduction*. Oxford University Press.
- Drewry. (2024). Service Expertise - World container index. <https://www.drewry.co.uk/supply-chain-advisors/supply-chain-expertise/world-container-index-assessed-by-drewry> (Retrieved on June 14, 2024)
- EIA. (2023). The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint. <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002> (Retrieved on June 6, 2024)
- EIA. (2024). U.S. Energy Information Administration (EIA). <https://www.eia.gov/tools/faqs/faq.php?id=709&t=6> (Retrieved on June 6, 2024)
- Farrell, H. ve Newman, A. L. (2019). Weaponized interdependence: How global economic networks shape state coercion. *International Security*, 44(1), 42–79.
- Ferguson, N. ve Rice, C. (2023). Niall Ferguson and Condoleezza Rice on the new cold war. <https://www.economist.com/the-world-ahead/2023/11/13/niall-ferguson-and-condoleezza-rice-on-the-new-cold-war> (Retrieved on: June 9, 2024)
- Financial Times. (2022). Year in a word 2022. <https://www.ft.com/content/7df706a5-9172-45b3-a7eb-7a9255990d2a> (Retrieved on November 26, 2023)
- Global Diplomacy Index. (2024). Lowy institute global diplomacy index 2024. <https://globaldiplomacyindex.lowyinstitute.org/> (Retrieved on June, 2024)
- Goward, D. (2023). China's BeiDou, GPS and great power competition - GPS World. <https://www.gpsworld.com/chinas-beidou-gps-and-great-power-competition/> (Retrieved on June 4, 2024)

- Haar, J. (2023). Modernizing infrastructure vital to fulfilling Africa's promise <https://www.wilsoncenter.org/article/modernizing-infrastructure-vital-fulfilling-africas-promise> (Retrieved on June 3, 2024)
- Hancock, B., Ockleford, E., & Windridge, K. (2001). *An introduction to qualitative research*. Trent focus group London.
- IMF. (2023). Iraq: 2022 Article IV consultation-press release; and staff report. <https://www.imf.org/en/Publications/CR/Issues/2023/02/03/Iraq-2022-Article-IV-Consultation-Press-Release-and-Staff-Report-529146> (Retrieved on June 11, 2024)
- IMF. (2024a). Speech: Geopolitics and its impact on global trade and the dollar. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2024/05/07/sp-geopolitics-impact-global-trade-and-dollar-gita-gopinath> (Retrieved on June 9, 2024)
- IMF. (2024b). *World Economic Outlook Database, April 2024*.
- Jisi, W. (2023). America and China are not yet in a cold war. <https://www.foreignaffairs.com/united-states/america-and-china-are-not-yet-cold-war> (Retrieved on June 9, 2024)
- Kasap, S. ve Kaya, S. (2023). Cumhurbaşkanı Erdoğan: Hindistan-Orta Doğu-Avrupa ekonomi koridoru Türkiyesiz olmaz. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/cumhurbaskani-erdogan-hindistan-orta-dogu-avrupa-ekonomi-koridoru-turkiyesiz-olmaz/2989082> (Erişim Tarihi: 07.06.2024)
- Kremlin. (2020). Statement by President of the Republic of Azerbaijan, Prime Minister of the Republic of Armenia and President of the Russian Federation, <http://en.kremlin.ru/events/president/news/64384> (Retrieved on June 12, 2024)
- Kundu, N. Das. (2024). International north-south transport corridor: Enhancing India's regional connectivity — Valdaic Club. <https://valdaicclub.com/a/highlights/international-north-south-transport-corridor/> (Retrieved on June 7, 2024)
- Lu, M., Chen, Y., Morphet, R., Lu, Y. ve Li, E. (2019). The spatial competition between containerised rail and sea transport in Eurasia. *Palgrave Communications*, 5(1), 1–11.
- Mackinder, H. J. (2004). The geographical pivot of history (1904). *The geographical journal*, 170(4), 298–321.
- Mahan, A. T. (2010). *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Cambridge University Press.
- Maró, Z. M. ve Török, Á. (2022). China's New Silk Road and Central and Eastern Europe—A Systematic Literature Review. *Sustainability*, 14(3), 1801.
- Minoyan, H. (2023). Pashinyan presents “Crossroads of Peace,” pursuing regional connectivity. <https://armenianweekly.com/2023/11/01/pashinyan-presents-crossroads-of-peace-pursuing-regional-connectivity/> (Retrieved on June 13, 2024)
- Nedopil, C. (2024). China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2023. https://www.griffith.edu.au/_data/assets/pdf_file/0033/1910697/Nedopil-2024-China-Belt-Road-Initiative-Investment-report.pdf (Retrieved on June 19, 2024)
- Nikkei Asia. (2024). Russia-India trade route through Central Asia moves forward - Nikkei Asia. <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Russia-India-trade-route-through-Central-Asia-moves-forward> (Retrieved on June 10, 2024)
- OECD. (2020). Trade interdependencies in Covid-19 goods. <https://www.oecd.org/coronavirus/policy-responses/trade-interdependencies-in-covid-19-goods-79aaa1d6/> (Retrieved on June 10, 2024)
- Parsi, T. ve Aljabri, K. (2023). How China became a peacemaker in the Middle East: Washington's missteps paved the way for Beijing's Saudi-Iranian deal. <https://www.foreignaffairs.com/china-became-peacemaker-middle-east> (Retrieved on June 11, 2024)
- Pilling, D. (2024). The UAE's rising influence in Africa. <https://www.ft.com/content/388e1690-223f-41a8-a5f2-0c971dbfe6f0> (Retrieved on June 6, 2024)
- Rasheed, A. ve Azhari, T. (2023). Iraq approves record \$153 billion budget including big public hiring. <https://www.reuters.com/world/middle-east/iraq-approves-record-2023-budget-153-bln-with-massive-public-hiring-2023-06-12/> (Retrieved on June 1, 2024)

- Rizzi, A. (2024). The infinite connection: How to make the India-Middle East-Europe economic corridor happen. <https://ecfr.eu/publication/the-infinite-connection-how-to-make-the-india-middle-east-europe-economic-corridor-happen/#plan-for-sustainable-finance-and-energy> (Retrieved on June 13, 2024)
- Rogers, D. (2021). Iraq's Al Faw port to become largest in Middle East - global construction review. <https://www.globalconstructionreview.com/iraqs-al-faw-port-to-become-largest-in-middle-east/> (Retrieved on June 19, 2024)
- Russon, M.-A. (2021). The cost of the Suez Canal blockage. <https://www.bbc.com/news/business-56559073> (Retrieved on June 4, 2024)
- Searoutes.com. (2024). Searoutes. <https://searoutes.com/> (Retrieved on June 14, 2024)
- Spykman, N. J. (2017). *America's strategy in world politics: the United States and the balance of power*. Routledge.
- Sykes, P. ve Shahla, A. (2024). Mideast conflict: Iran seizes Israel-linked container ship near Hormuz. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2024-04-13/iran-s-irgc-seizes-israel-linked-container-ship-near-hormuz> (Retrieved on June 6, 2024)
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). Kalkınma yolunda tarihi adım. <https://www.uab.gov.tr/haberler/kalkinma-yolu-nda-tarihi-adim> (Erişim Tarihi: 09.06.2024)
- TCBB (2023). "Kalkınma Yolu Projesi'ni bölgemizin yeni 'İpek Yolu' hâline dönüştürecekiz". <https://www.tcbb.gov.tr/haberler/410/144353/-kalkinma-yolu-projesi-ni-bolgemiz-yeni-ipek-yolu-h-line-donusturecegiz-#> (Erişim Tarihi: 06.06.2024)
- The Economist. (2018). The Chinese century is well under way. <https://www.economist.com/graphic-detail/2018/10/27/the-chinese-century-is-well-under-way> (Retrieved on June 2, 2024)
- The Economist. (2023). How to survive a superpower split. <https://www.economist.com/international/2023/04/11/how-to-survive-a-superpower-split> (Retrieved on June 3, 2024)
- The Economist. (2024). India has quietly transformed its ports. <https://www.economist.com/asia/2024/05/09/india-has-quietly-transformed-its-ports> (Retrieved on June 3, 2024)
- transparency.org. (2024). 2023 Corruption perceptions index <https://www.transparency.org/en/cpi/2023/index/irq> (Retrieved on June 11, 2024)
- TÜİK. (2024). TÜİK - Veri Portalı. <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Dis-Ticaret-104> (Erişim Tarihi: 13.06.2024)
- White, E. ve England, A. (2022). China pours money into Iraq as US retreats from Middle East. <https://www.ft.com/content/f2ef2f3f-c663-4ce8-82d8-8c95ba23de97> (Retrieved on June 11, 2024)
- World Bank. (2023). *Middle Trade and Transport Corridor: Policies and Investments to Triple Freight Volumes and Halve Travel Time by 2030*. Washington, DC.
- Worldpopulationreview. (2024). World population by country 2024 (Live). <https://worldpopulationreview.com/> (Retrieved on June 3, 2024)
- Yin, R. K. (2009). *Case study research: Design and methods* (Vol. 5). Sage.

Extended Abstract

Aim and Scope

As traditional trade routes have become risky due to tense geopolitical and other threats, new trade corridors have been announced one after another in recent years. Corridors are created both as a means of improving relations with allies in the geopolitical context and as a means of advancing commercial relations. Following the Belt and Road Initiative, which is the best-known and most comprehensive one, new corridor initiatives covering different regions have been launched by the US, Russia and India. Finally, the Development Road was announced by Türkiye. By this study, the challenges ahead of the Development Path are explained and are expected to provide significant opportunities if overcome.

Methods

This study was conducted with the case study design, which is one of the qualitative research methods. In qualitative research, the researcher investigates how people perceive an event or series of events, usually by asking questions to uncover the perspectives of an individual or a group. Qualitative research, which deals with the social aspects of our world, aims to help us understand the social world we live in and why phenomena are the way they are, by being concerned with the development of explanations for social phenomena.

Basic Research Question:

- 1) Why has interest in global trade and development corridors increased in recent years?
- 2) What kind of gains will Türkiye achieve through Development Road?

Findings

Geopolitical changes in recent years such as the Multipolar World Order, the Rise of New Economic Powers and Regional Actors, the Increase of Geopolitical Risks and Uncertainty, Infrastructure Competition in a Fragmented World, Weaponization of Interdependence, and the Need for Alternatives in Global Trade Routes have increased the interest of the world's leading economies in new trade corridors. Being aware of the trade and economic momentum in the Middle East geography in recent years, Turkey has announced its Development Road to improve its relations and trade with the region. The starting point of the Development Road, which was announced with the memorandum of understanding signed during President Erdoğan's visit to Iraq in 2024, was determined as Faw Port in the Persian Gulf of Iraq. With this Port, it is aimed to maintain uninterrupted trade by connecting the highway and railway lines along the route from Iraqi territory to Turkey to Turkey's national railway and highway networks. Due to its geography, it is at the center of energy resources and will serve as a leverage in geopolitics as it is located in the hinterland of rising powers. Turkey's developed trade with Iraq and the Middle East is among the advantages of this project. Although the Development Road promises the development of trade and economy, it also contains some difficulties. The first of these is high investment costs and economic and political instability in Iraq. Furthermore, the constantly changing geopolitical balances in the Middle East, where the route is located, are among the important difficulties in the implementation of this project. In operational terms, the absolute superiority of maritime transport over railways is among the risks of this project.

Conclusion

Since the Development Road is located at the crossroads of important trade routes, it provides connections to other global trade corridors. Despite the difficulties, the implementation of the project fits well with Turkey's vision of a "hub" logistics center in both trade and energy. While Turkey connects Europe, Russia, Central Asia and the Middle East, it will play a strategic role in the important trade nodes of China, the world's second largest economy. At the same time, the long-term sustainability potential of the Development Road will also contribute to ensuring lasting peace and stability in a region historically full of tensions.